



**Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH**

**Gesamtbericht 2009**



# INHALT

<b>1 ALLGEMEINES .....</b>	<b>3</b>
Ziel dieses Berichts .....	3
Organisation des ÖPNV .....	3
Aufgaben der MTV .....	3
Wettbewerb und Ausschreibungen .....	4
Qualität .... ..	4
Nahverkehrsplan als Planungsgrundlage .....	4
<b>2 LEISTUNG .....</b>	<b>6</b>
2.1 Linienverkehr .....	6
2.2 Anruf-Sammel-Taxi .....	7
2.3 Sonderverkehre .....	7
<b>3 QUALITÄT .....</b>	<b>9</b>
3.1 Qualitätsmess- und Bewertungssystem .....	9
3.2 Erreichte Qualität 2009 .....	10
<b>4 WETTBEWERB .....</b>	<b>13</b>
<b>5 FINANZIERUNG .....</b>	<b>14</b>
5.1 Kosten des ÖPNV für den Main-Taunus-Kreis .....	14
5.2 Weiterer Aufwand der MTV für den ÖPNV .....	14
<b>6 NACHFRAGE .....</b>	<b>16</b>
<b>7 AKTUELLES .....</b>	<b>18</b>
<b>8 QUELLENANGABEN .....</b>	<b>21</b>

## IMPRESSUM



Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH  
 Am Kreishaus 1-5  
 65719 Hofheim am Taunus  
<http://www.mtv-web.de>



KCW GmbH  
 Strategie- und Managementberatung  
 Bernburger Str. 27  
 D-10963 Berlin  
<http://www.kcw-online.de>

*Mit freundlicher Unterstützung des*



Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH  
 Alte Bleiche 5  
 65719 Hofheim am Taunus  
<http://www.rmv.de>

**ZIEL DIESES BERICHTS** Dieser Bericht stellt die wesentlichen Entwicklungen im öffentlichen Personennahverkehr im Main-Taunus-Kreis (MTK) im Jahr 2009 zusammenfassend vor, um der interessierten Öffentlichkeit die Möglichkeit zu geben, sich über die Aktivitäten des MTK und der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH (MTV) als seiner Lokalen Nahverkehrsorganisation zu informieren. Der Bericht gibt Auskunft über Ziele des MTK, die Organisation des ÖPNV im Kreis, Art, Umfang und Qualität der von der MTV bestellten Verkehrsleistungen sowie über die Kosten für die Öffentlichkeit und die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV. Er geht zurück auf Art. 7 Abs. 1 VO (EG) 1370/2007.

**ORGANISATION DES ÖPNV** Der Main-Taunus-Kreis ist Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV, also des Linienverkehrs mit Bussen, in seinem Gebiet. Die Main-Taunus Verkehrsgesellschaft mbH ist als Aufgabenträgerorganisation im Sinne des Hessischen ÖPNV-Gesetzes zuständig für die Belange des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im MTK.

Gesellschafter der MTV sind neben dem Main-Taunus-Kreis alle Städte und Gemeinden, also die Städte Bad Soden am Taunus, Eppstein, Eschborn, Flörsheim am Main, Hattersheim am Main, Hochheim am Main, Hofheim am Taunus, Kelkheim am Taunus, Schwalbach am Taunus sowie die Gemeinden Kriftel, Liederbach am Taunus und Sulzbach (Taunus). Sie formulieren Kriterien für ein ihnen angemessenes ÖPNV-Angebot und bestimmen Leistungsprofil, Produktangebot, Tarifkonzept und Modalitäten der Finanzierung aus Fahrgeldeinnahmen und Zuschüssen der Gesellschafter.

Aufsichtsratsvorsitzender der MTV ist Michael Cyriax, Kreisbeigeordneter des Main-Taunus-Kreises. Als Geschäftsführer fungiert Herr Ralf Scholz.

**AUFGABEN DER MTV** Kernaufgabe der MTV ist, dem Grundbedürfnis „Mobilität“ mit den Mitteln des ÖPNV auf Straße und Schiene mit einem sicheren und bedarfsgerechten Angebot zu entsprechen.

Ursprünglich 1986 gegründet, haben sich ihre Aufgabengebiete insbesondere aufgrund der zunehmenden Komplexität der Verkehrsbeziehungen, Gesetzesänderungen auf EU- sowie nationaler Ebene und wachsender politischer, demographischer und gesellschaftlicher Anforderungen an den öffentlichen Verkehr seither stark verändert und weiterentwickelt.

Heute besteht die wichtigste Aufgabe der MTV in der Bestellung, Finanzierung und Organisation des lokalen Verkehrsangebotes. Die MTV ist kein Verkehrsunternehmen und hält auch keine Beteiligungen, sondern setzt ihre Ziele über Verträge um. Die MTV stimmt ihr lokales Verkehrsangebot mit dem regionalen Angebot des Rhein-Main Verkehrsverbundes (RMV) ab. In die Zuständigkeit des RMV gehören die regionalen Busverkehre und der Schienenpersonennahverkehr (S-Bahn, Regionalbahn, Regionalexpress) sowie der Verbundtarif. Information und Marketing betreibt die MTV in Absprache mit dem RMV. Die Durchführung des Vertriebs obliegt zuvorderst dem jeweiligen Verkehrsunternehmen; die MTV treibt die prozessoptimierte Weiterentwicklung des Vertriebs im Zuge des Electronic Ticketing (E-Ticketing) oder Elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM) gemeinsam mit dem Verkehrsverbund und den Verkehrsunternehmen voran. Sie fördert zugleich strategische Projekte wie zum Beispiel das Integrierte Verkehrs-Management (IVM) oder auch das Schienenausbauprojekt „Regionaltangente West“ (RTW).

Darüber hinaus ist die MTV mit hoheitlichen Aufgaben des Kreises in seiner Eigenschaft als Schulträger betraut, indem sie sich gemäß § 161 HSchG sämtlicher Fragen der Schülerbeförderung annimmt; so erstattet sie Schulweg-/Praktikums-Beförderungskosten und organisiert Fahrten zu Förderschulen und zu diversen Sportstätten.

### **WETTBEWERB UND AUSSCHREIBUNGEN**

Die MTV setzt die Vorgaben zum Wettbewerb im Bereich des ÖPNV um. Hierzu war zunächst die Unabhängigkeit des Aufgabenträgers von den Verkehrsunternehmen zu schaffen, um die Gefahr von Interessenskonflikten auszuschließen. Die MTV verkaufte daher bereits 2004 die von ihr ursprünglich gehaltenen Gesellschaftsanteile sowie diejenigen des MTK an dem im Kreis tätigen Verkehrsunternehmen Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn AG (FKE; heute HLB Hessenbus). Daran schloss sich die sukzessive Ausschreibung aller Verkehrsleistungen in den Jahren 2005/2006 bis 2008 sowie der Betriebsstart dieser Leistungen bis zum Fahrplanjahr 2009 (Beginn: Dezember 2008) an.

### **QUALITÄT**

Im Rahmen der Ausschreibungen nimmt das Thema „Qualität“ einen zentralen Stellenwert ein. Um das Ziel, die Qualität im Busverkehr zu steigern, effektiv zu erreichen, vereinbarte die MTV in sämtlichen Verträgen hohe Qualitätsanforderungen, deren Umsetzung ein Qualitätssystem mit Anreizen sichert. Im Jahr 2009 zeigen die Messungen und Befragungen der Fahrgäste, dass die Unternehmen HLB und Arriva/Sippel eine Qualität oberhalb der vertraglichen Mindestanforderungen umsetzen konnten.

**NAHVERKEHRSPLAN ALS  
PLANUNGSGRUNDLAGE**

Der von der MTV für die Jahre 2005 bis 2009 erstellte und vom Kreistag des Main-Taunus-Kreises beschlossene Nahverkehrsplan dient als mittelfristige Planungsgrundlage im ÖPNV. In diesem Rahmen sind die Städte und Gemeinden gehalten, Investitionen in Infrastruktur wie Stationen, Zugänge, Haltestellen oder Busbahnhöfe vorzunehmen, um eine gemeinsame Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots zu ermöglichen. In den von der MTV weiterentwickelten NVP fließen auch zunehmend Aussagen zu Klimaschutz, zur Nachhaltigkeit und zur Qualität ein.

ÖPNV nimmt damit einen immer wichtigeren Stellenwert in der heutigen Gesellschaft ein; die MTV trägt dazu mit ihrem gesamten und sehr vielschichtigen Engagement bei.

## 2

## LEISTUNG

## 2.1 LINIENVERKEHR

Der Linienverkehr im Main-Taunus Kreis wird derzeit durch die Unternehmen HLB Hessenbus und Arriva/Sippel durchgeführt. Diese Unternehmen haben die Ausschreibungsverfahren für sich entscheiden können, die jeweils für ein genehmigungsrechtlich und

**GESAMTLEISTUNG DER EINZELNEN LINIENBÜNDEL**

<b>LINIENBÜNDEL 40.NEU</b>	
<b>LINIEN</b>	803, 804, 811, 814, 815, 816, 828
<b>BETREIBER</b>	HLB HESSENBUS
<b>VERTRAGSENDE</b>	DEZEMBER 2014
<b>FAHRZEUGANZAHL</b>	27
<b>LINIENLÄNGE GESAMT IN KM</b>	103,3
<b>NUTZWAGENKILOMETER (IST)</b>	869.000
<b>LINIENBÜNDEL 40.1</b>	
<b>LINIEN</b>	810, 812, 813
<b>BETREIBER</b>	HLB HESSENBUS
<b>VERTRAGSENDE</b>	DEZEMBER 2014
<b>FAHRZEUGANZAHL</b>	14
<b>LINIENLÄNGE GESAMT IN KM</b>	50,62
<b>NUTZWAGENKILOMETER (IST)</b>	660.500
<b>LINIENBÜNDEL 40.2 LOS 1</b>	
<b>LINIEN</b>	401, 402, 403, 406
<b>BETREIBER</b>	HLB HESSENBUS
<b>VERTRAGSENDE</b>	DEZEMBER 2014
<b>FAHRZEUGANZAHL</b>	11
<b>LINIENLÄNGE GESAMT IN KM</b>	56,11
<b>NUTZWAGENKILOMETER (IST)</b>	365.000
<b>LINIENBÜNDEL 40.2 LOS 2</b>	
<b>LINIEN</b>	809, 817, 819, 826
<b>BETREIBER</b>	HLB HESSENBUS
<b>VERTRAGSENDE</b>	DEZEMBER 2014
<b>FAHRZEUGANZAHL</b>	11
<b>LINIENLÄNGE GESAMT IN KM</b>	69,65
<b>NUTZWAGENKILOMETER (IST)</b>	515.400
<b>LINIENBÜNDEL 40.2 LOS 3</b>	
<b>LINIEN</b>	831, 832, 833, 834
<b>BETREIBER</b>	ARRIVA/SIPPEL
<b>VERTRAGSENDE</b>	DEZEMBER 2014
<b>FAHRZEUGANZAHL</b>	8
<b>LINIENLÄNGE GESAMT IN KM</b>	24,68
<b>NUTZWAGENKILOMETER (IST)</b>	281.800

planerisch zusammenhängendes Paket aus mehreren Linien („Linienbündel“) durchgeführt wurden. Auf Seite 6 sind die Leistungsdaten dieser Linienbündel dargestellt.

## 2.2 ANRUF-SAMMEL-TAXI

Der ÖPNV im MTK erreicht auch dadurch eine besonders hochwertige Qualität, dass nur bei Bedarf verkehrende Angebote den Linienerverkehr mit Bussen im gesamten Kreisgebiet zu Zeiten (z.B. spät abends, am Wochenende und an Feiertagen) und an Orten schwacher Nachfrage ergänzen und somit das flächendeckende Bedienungsangebot im ÖPNV abrunden.

Im Gebiet des MTK stehen den Kunden das Anruf-Sammel-Taxi und das Anschluss-Sammel-Taxi zur Verfügung. Das AST-Angebot umfasst seit der Zusammenlegung der AST-Linien in Hofheim acht Linien. Das gesamte Angebot (mit Ausnahme des AST 818 Flörsheim-Falkenberg-Flörsheim) wurde zum Fahrplanjahr 2008 auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet.

Das Anruf-Sammel-Taxi befördert Fahrgäste nach telefonischer Anforderung von der gewünschten Start- zur Zielhaltestelle. Das AST fährt nach Fahrplan. Ausnahme bildet das AST-Hofheim, für das Fahrgäste ihren Fahrtwunsch unabhängig von einem Fahrplan anmelden können.

Das Anschluss-Sammel-Taxi steht abgestimmt auf die Ankunftszeiten der S-Bahnen halbstündlich an den Bahnhöfen Hofheim, Flörsheim und Hattersheim zur Weiterfahrt in die Städte und Stadtteile bereit und kann ohne telefonische Vorbestellung genutzt werden.

### ANRUF-SAMMEL-TAXI/AST (IST) 2009

BETREIBER	TOUREN	BESETZT-KILOMETER	PERSONEN
TAXI RITTGEN	16.326	122.290	24.968
ZZGL. SUBUNTERNEHMERLEISTUNGEN (FA. UCAR)	8.072	26.331	9.494
<b>GESAMT</b>	<b>24.398</b>	<b>148.621</b>	<b>34.462</b>

Im Jahr 2009 nutzten rund 34.500 Fahrgäste das AST im Main-Taunus-Kreis und es wurden rund 24.400 Fahrten durchgeführt.

## 2.3 SONDERVERKEHRE

Als Sonderverkehre bezeichnet man Angebote, die außerhalb des allen Bürgern zugänglichen und in Fahrplänen veröffentlichten Linienerverkehrsangebotes erfolgen. Die meisten dieser Angebote wenden sich an spezielle Fahrgastgruppen.

### SCHÜLERBEFÖRDERUNG

Während der größte Teil der Schüler heute das Linienerverkehrsangebot für den Weg zur Schule nutzen kann, gibt es daneben einzelne Angebote im sogenannten freigestellten Schülerverkehr.

Bereits 1997 übernahm die MTV vom Kreis die Durchführung und Abrechnung dieser Sonderverkehre. Damals handelte es sich vor allem um die klassischen Schülerfahrten i.S.v. § 43 Nr. 2 PBefG, bei

denen ausschließlich Schüler zwischen Wohnungen und Schulen befördert wurden. Diese Sonderverkehre gab es vor allem in Eppstein, Kelkheim und Hochheim.

Hinzu kamen im Laufe der Jahre spezielle Touren der Schwimmbad/ Turnhallen- und Verkehrsgartenfahrten sowie der Vorklassenkinder. Bei letzteren handelt es sich um Schüler und Schülerinnen, die zwar schulfähig, aber noch nicht schulreif sind. Da nicht jede Stadt oder Gemeinde im Kreis eine Schule mit Vorklassen vorhält, organisiert die MTV eine Beförderung, die die spezifischen Besonderheiten berücksichtigt.

### SCHÜLER AN FÖRDERSCHULEN

Einen immer größer werdenden Raum nehmen die Verkehre zu den Förderschulen ein. Dabei werden nicht nur die Förderschulen des Main-Taunus-Kreises angefahren, sondern auch – je nach Vorgaben, vor allem des zuständigen Staatlichen Schulamtes in Groß-Gerau – Einrichtungen außerhalb des MTK.

Zu nennen sind im MTK zum Beispiel die Peter-Josef-Briefs-Schule und die Edith-Stein-Schule in Hochheim, die Johann-Hinrich-Wichern-Schule, die Friedrich-von-Bodelschwingh-Schule und das Vincenzhaus in Hofheim, die Anne-Frank-Schule in Kelkheim sowie 17 Grundschulen, an denen auch behinderte Kinder unterrichtet werden. Darüber hinaus fahren die von der MTV beauftragten Unternehmen Schulen in Frankfurt, Wiesbaden und in anderen Kreisen an. Außerdem werden die Förderschüler im Rahmen ihrer Praktika zu den einzelnen Betrieben befördert.

### SCHULWEGKOSTEN

Die MTV übernahm den Erstattungsprozess der Schulwegkosten gemäß § 161 HSchG ab dem Schuljahr 2003/2004 erfolgreich. Seit September 2005 delegiert der MTK weitere Aufgaben an die MTV. Seither beauftragt und rechnet sie nicht nur die Sonderfahrten für den Schulträger ab, sondern organisiert diese Verkehre in eigener Verantwortung. Zu den Aufgaben zählen die Prüfung der Beförderungsberechtigung der jeweiligen Schüler, die Entscheidung über die Art der Beförderung, die Bestellung der Leistung bei geeigneten Verkehrsunternehmen sowie die Kommunikation mit Eltern, Schulen und den Unternehmen.

Als Unternehmen sind hier vor allem die Fa. Racky, Fa. Kurt Diehl jr., Omnibusse Rössler und Kolb, EMU-Reisen sowie Taxi-Unternehmer wie die Fa. Jan, Rittgen, Heskon und Islinger im Auftrag der MTV tätig.

### BEFÖRDERUNG SCHWERSTBEHINDERTER KINDER

Seit dem Schuljahr 2009/2010 übernimmt die MTV auch die Organisation der Einzelfahrten der schwerstbehinderten Kinder im Kreis. Hier stimmt sie die Anforderungen an die Beförderung und ggf. Begleitung, immer auf die einzelnen Schüler bezogen, sehr eng mit dem Sozial- und Gesundheitsamt ab. Dass diese Tätigkeit zeitintensiv ist, liegt nahe; als Anbieter solcher Fahrten agieren zum Beispiel die Malteser, Johanniter und sonstige kleinere Unternehmen, die sich auf die Beförderung schwerstbehinderter Menschen spezialisiert haben.

Mit stetiger Zunahme der Förderschüler steigt auch der Aufwand der MTV in diesem Bereich.

## 3

## QUALITÄT

### 3.1 QUALITÄTSMESS- UND BEWERTUNGSSYSTEM

Große Bedeutung für die Fahrgäste hat die verlässlich hohe Qualität des durchgeführten Linienverkehrs. In den Verkehrsserviceverträgen vereinbart die MTV daher nicht nur verbindliche Qualitätsstandards, sondern auch das Verfahren zur Prüfung der Einhaltung und die finanziellen Anreize, die schlechte Leistung sanktionieren und gute Leistung belohnen und somit Qualität für den Verkehrsunternehmer auch wirtschaftlich lohnend machen sollen.

Das hierzu entwickelte vertragliche Qualitätsmess- und Bewertungssystem wird seit seiner Erprobung im Jahr 2002 in der Praxis angewendet.

In dem Verfahren werden vorab Qualitätskriterien bestimmt und deren jeweiliger zu erreichender Zielwert (= Akzeptanzwert) festgelegt. Die Qualitätskriterien umfassen dabei sowohl objektive durch Messung zu ermittelnde Kriterien, als auch subjektive Kriterien, die durch Kundenbefragungen die Fahrgastperspektive in die Bewertung einbeziehen.

#### ÜBERSICHT ÜBER DIE QUALITÄTSKRITERIEN

OBJEKTIVE QUALITÄTSKRITERIEN	SUBJEKTIVE QUALITÄTSKRITERIEN
PÜNKTLICHKEIT	FAHRGASTINFORMATION IN DEN FAHRZEUGEN
SAUBERKEIT DER FAHRZEUGE	SAUBERKEIT DER FAHRZEUGE
SCHADENSFREIHEIT DER FAHRZEUGE	SCHADENSFREIHEIT DER FAHRZEUGE
ERSCHEINUNGSBILD DES FAHRPERSONALS	SICHERHEIT IN DEN FAHRZEUGEN
KOMPETENZ DES FAHRPERSONALS (KONTROLLE TARIFUNTERLAGEN)	KOMPETENZ DES FAHRPERSONALS
KOMPETENZ DES FAHRPERSONALS (TESTFRAGE)	KUNDENORIENTIERUNG DES FAHRPERSONALS
FAHRPLANAUSHANG AN HALTESTELLEN	ANKUNFTSPÜNKTLICHKEIT DER FAHRZEUGE

Die Messung der Pünktlichkeit erfolgt an festgelegten Messpunkten. Als pünktlich wird ein Fahrzeug gewertet, wenn es weniger als drei Minuten verspätet ist. Die weiteren quantitativen, objektiven Kriterien werden durch den Einsatz von Qualitätsbeobachtern auf Grundlage eines Stichprobenplans ermittelt. Die eingesetzten Teams erfassen die konkreten Werte manuell, für die Bewertung der Kriterien stehen Anleitungen zur Verfügung. Über Kundenbefragungen ermitteln die Mitarbeiter die Wahrnehmung der subjektiven Qualitätskriterien. Abgefragt werden die Wichtigkeit und Zufriedenheit mit der Erfüllung der jeweiligen Kriterien anhand eines Schulnotensystems von 1 bis 6.

Die Bewertung der Qualität erfolgt anhand der Gegenüberstellung der ermittelten erreichten Werte mit den vertraglich festgelegten Akzeptanzwerten. Dabei fließen die einzelnen Qualitätskriterien mit einer ebenfalls vorab definierten Gewichtung in die Gesamtbewertung ein. Jeweils 50% der Gesamtbewertung entfallen auf die objektiven bzw. subjektiven Kriterien.

Auf das Qualitäts- und Bewertungsverfahren baut ein Anreizsystem auf, das in Abhängigkeit von der Zielerreichung der Qualitätskriterien zu einem monetären Bonus oder Malus zum vertraglich fixierten Entgelt führt. Bei Überschreitung des Akzeptanzwertes zzgl. einer definierten Abweichung wird ein Bonus gezahlt. Bei Unterschreitung des Akzeptanzwertes jenseits einer tolerierten Abweichung wird ein Malus einbehalten. Die Bonus- und Maluszahlungen sind auf maximale bzw. minimale Beträge begrenzt. In Abhängigkeit des Grades der Erfüllung der Qualitätsvorgaben wird dem jeweiligen Betreiber nach Abschluss des Qualitätsbewertungsverfahrens die ermittelte Summe ausbezahlt bzw. berechnet.

Die jeweiligen Festlegungen der Akzeptanzwerte, Toleranzbereiche und Grenzen berücksichtigen unter anderem das Ausmaß, in dem der Betreiber die Erfüllung des Kriteriums tatsächlich beeinflussen kann – hinsichtlich der Pünktlichkeitsvorgaben werden etwa Unwägbarkeiten im Straßenverkehr dadurch berücksichtigt, dass der Akzeptanzwert z.B. im Vergleich mit dem Wert für die Sauberkeit der Fahrzeuge niedriger angesetzt wird.

### 3.2 ERREICHTE QUALITÄT 2009

Die Ergebnisse der Qualitätsmessung für das Jahr 2009 sind in den nachfolgenden Tabellen jeweils nach Betreibern gegliedert dargestellt.

Bereits seit dem Jahr 2005 wird die Qualität bei 2 Losen gemessen. Wegen veränderter Zuordnung von einzelnen Linien zu Linien-

#### QUALITÄT HLB HESSENBUS

FESTGELEGTE QUALITÄT (SOLL) ERREICHTE QUALITÄT/ERGEBNIS 2009 (IST)

OBJEKTIVE QUALITÄTSKRITERIEN AKZEPTANZWERT IN %	SOLL		SUBJEKTIVE QUALITÄTSKRITERIEN AKZEPTANZWERT ALS SCHULNOTE	SOLL		IST	
PÜNKTLICHKEIT	90	94	FAHRGASTINFORMATION IN FAHRZEUGEN	1,6	1,4		
SAUBERKEIT DER FAHRZEUGE	97	99	SAUBERKEIT DER FAHRZEUGE	2,0	1,9		
SCHADENSFREIHEIT DER FAHRZEUGE	96	99	SCHADENSFREIHEIT DER FAHRZEUGE	1,8	1,6		
ERSCHEINUNGSBILD FAHRPERSONAL	96	96	SICHERHEIT IN DEN FAHRZEUGEN	1,9	1,9		
KOMPETENZ DES FAHRPERSONALS (KONTROLLE TARIFUNTERLAGEN)	92	99	KOMPETENZ DES FAHRPERSONALS	1,9	1,9		
KOMPETENZ DES FAHRPERSONALS (TESTFRAGE)	76	89	KUNDENORIENTIERUNG D. FAHRPERSONALS	2,0	1,9		
FAHRPLANAUSHANG HALTESTELLE	99	99	ANKUNFTSPÜNKTLICHKEIT DER FAHRZEUGE	2,2	2,2		

## QUALITÄT ARRIVA/SIPPEL

FESTGELEGTE QUALITÄT (SOLL) ERREICHTE QUALITÄT/ERGEBNIS 2009 (IST)

OBJEKTIVE QUALITÄTSKRITERIEN AKZEPTANZWERT IN %	SOLL		SUBJEKTIVE QUALITÄTSKRITERIEN AKZEPTANZWERT ALS SCHULNOTE	SOLL	
	IST	IST		IST	IST
PÜNKTLICHKEIT	90	98	FAHRGASTINFORMATION IN FAHRZEUGEN	1,6	1,6
SAUBERKEIT DER FAHRZEUGE	97	99	SAUBERKEIT DER FAHRZEUGE	2,0	1,9
SCHADENSFREIHEIT DER FAHRZEUGE	96	100	SCHADENSFREIHEIT DER FAHRZEUGE	1,8	1,8
ERSCHEINUNGSBILD FAHRPERSONAL	96	98	SICHERHEIT IN DEN FAHRZEUGEN	1,9	1,9
KOMPETENZ DES FAHRPERSONALS (KONTROLLE TARIFUNTERLAGEN)	92	99	KOMPETENZ DES FAHRPERSONALS	1,9	2
KOMPETENZ DES FAHRPERSONALS (TESTFRAGE)	76	81	KUNDENORIENTIERUNG D. FAHRPERSONALS	2,0	2,1
			ANKUNFTSPÜNKTLICHKEIT DER FAHRZEUGE	2,2	2,2

bündeln sowie der Betriebsaufnahme der letzten Ausschreibung zum Dezember 2008 werden Vergleiche der Daten mit der Entwicklung in den Vorjahren erst ab 2010 möglich sein.

Die objektiven Messungen sowie die Befragungen der Fahrgäste zur Qualität im Busverkehr zeigen das hohe Qualitätsniveau im Zuständigkeitsgebiet der MTV. Bei den objektiven Qualitätskriterien sind 2009 bei beiden Betreibern HLB-Hessenbus und Arriva/Sippel die vorgegebenen Standards in allen Fällen erreicht oder übertroffen worden. Sie liegen größtenteils zwischen 96 und 100%. Besonders bzgl. des Kriteriums Pünktlichkeit (Abweichung von weniger als 3 Minuten) konnten positive Ergebnisse erzielt werden.

Die bewertete Pünktlichkeit ist bereinigt um Verspätungen, auf die das Verkehrsunternehmen keinen Einfluss haben kann, insbesondere um baustellenbedingte Verspätungen. Wegen umfangreicher Bauarbeiten erfolgte zwischen Mai und September 2009 eine Vollsperrung des Fischbachtals für den Durchgangsverkehr. Ein alternatives Fahrtangebot war erforderlich. Die Buslinie 815 konnte nicht wie gewohnt zwischen Eppstein und Eppenhain/Königstein über Fischbach – Ruppertshain verkehren. Ein umfangreicher Baustellenfahrplan wurde erarbeitet und umgesetzt. Die Buslinie 815 wurde umgeleitet und umsteigefreundlich mit den Buslinien 263 und 804 abgestimmt. Für Eppsteiner Schüler an Fischbacher Schulen wurde zwischen Ruppertshain „Am Rosenwald“ und der Schule in Fischbach ein Kleinbus-Shuttle eingerichtet und auf die Linie 815 abgestimmt.

Bezüglich der Kundenbefragungen liegen die erreichten Werte im Wesentlichen auf Höhe der geforderten Akzeptanzwerte, teilweise aber auch leicht darunter.

Aufgrund der Überschreitung der vertraglichen Zielwerte für die Qualität erreichte 2009 das Unternehmen HLB einen Bonus in Höhe

von 42.000 Euro und Arriva/Sippel einen Bonus in Höhe von 17.000 Euro. Diese Mittel investieren die Busunternehmen ziel- und zweckgerichtet in Maßnahmen der Qualitätssicherung.

## 4

## WETTBEWERB

Die MTV hat ihre erste Ausschreibungsrunde abgeschlossen und alle Linienverkehre bisher einmal in wettbewerblichen Verfahren vergeben. Die nächste Ausschreibungsrunde startet 2012. Die Leistungen werden zum Dezember 2014 neu vergeben. Der Ablauf des nächsten Vergabeverfahrens wird durch die komplexen rechtlichen Rahmenbedingungen bestimmt. Diese verlangen unter anderem, dass in einem zeitlich vorgeschalteten Verfahren zunächst in der Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Darmstadt geklärt ist, ob es einen kommerziellen Betreiber gibt, der ohne jeden finanziellen Beitrag des MTK den Verkehr durchführen will. Der Ablauf des Verfahrens ist nachfolgend beschrieben.

## ZEITPLAN FÜR DIE NÄCHSTEN ANSTEHENDEN AUSSCHREIBUNGEN

## LINIENBÜNDEL 40.1, 40.2 UND 40.NEU

<b>BIS DEZEMBER 2012</b>	<b>VERSENDUNG EINER VORINFORMATION ZUR AUSSCHREIBUNG AN DAS EU-AMTSBLATT ODER VERÖFFENTLICHUNG EINER INFORMATION ÜBER DIE ZU GEWÄHRLEISTENDE "AUSREICHENDE VERKEHRSBEDIENUNG" FÜR KOMMERZIELLE VERKEHRE (MTV)</b>
<b>BIS JANUAR 2013</b>	<b>VERSENDUNG EINER INFORMATION UND BEGRÜNDUNG AN DAS RP DARMSTADT BZGL. NOTWENDIGKEIT EINES AUSSCHLIESSLICHEN RECHTS (MTV)</b>
<b>BIS MÄRZ 2013</b>	<b>VERÖFFENTLICHUNG EINER INFORMATION ZUR AUSLAUFENDEN GENEHMIGUNG UND ZUM ANTRAGSZEITRAUM FÜR KOMMERZIELLE VERKEHRE (RP DARMSTADT)</b>
<b>MAI BIS JUNI 2013</b>	<b>ZEITRAUM ZUR ANTRAGSTELLUNG FÜR EIN GENEHMIGUNGSVERFAHREN (KOMMERZIELLER VERKEHR) (VERKEHRSUNTERNEHMEN)</b>
<b>JUNI BIS DEZEMBER 2013</b>	<b>DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM FÜR GENEHMIGUNGSVERFAHREN (RP DARMSTADT) GGF. QUALITÄTSSICHERUNGSVEREINBARUNG MIT VU (MTV)</b>
<b>AB DEZEMBER 2013</b>	<b>AUSSCHREIBUNG (MTV)</b>
<b>DEZEMBER 2014</b>	<b>BETRIEBSSTART (VERKEHRSUNTERNEHMEN)</b>

Die MTV plant darüber hinaus, die AST-Leistungen im Main-Taunus-Kreis 2011 neu auszuschreiben.

Die im Gebiet des Main-Taunus-Kreises gefahrenen regionalen Busverkehre und SPNV-Leistungen werden vom RMV vergeben. Der Verkehrsverbund veröffentlicht hierzu einen Vergabekalender mit allen erforderlichen Informationen.

## 5

## FINANZIERUNG

### 5.1 KOSTEN DES ÖPNV FÜR DEN MAIN-TAUNUS- KREIS

Die abgeschlossenen Verkehrsserviceverträge umfassen eine Verpflichtung der MTV zur Finanzierung der Verkehrsleistungen. Nachfolgend sind Brutto-Zuschüsse je Linienbündel dargestellt.

Die Gesamtkosten für den ÖPNV ergeben sich aus den Brutto-Zuschüssen abzüglich der Fahrgelderlöse und den gesetzlichen Ausgleichszahlungen nach den §§ 45a PBefG und 145ff. SGB IX.

#### BRUTTOZUSCHUSS 2009

BETREIBER	LINIENBÜNDEL	€
HLB HESSENBUS	40.NEU	2.102.000
	40.1	1.470.000
	40.2 LOS 1	853.000
	40.2 LOS 2	1.103.000
ARRIVA/SIPPEL	40.2 LOS 3	932.000

### 5.2 WEITERER AUFWAND DER MTV FÜR DEN ÖPNV

Im Rahmen des Schülerverkehrs übernahm die MTV Januar 2004 den Erstattungsprozess der Beförderungskosten gemäß § 161 HSchG für sämtliche Schüler/Schülerinnen im Main-Taunus-Kreis. Da die Erstattungs-Daten, die die MTV vom ehemaligen Schulverwaltungsamt, dem heutigen Amt für Jugend, Schulen und Sport, erhielt, zu einem großen Teil identisch waren mit denen, die beim Kaufvorgang von Schülerabonnements von der Verkehrsgesellschaft erfasst wurden, konnte die MTV den sehr aufwändigen Prozess der Erstattung durch die Zusammenlegung beider Aufgabenbereiche deutlich optimieren.

Bei der Erstattung gemäß § 161 HSchG geht es um die Übernahme von Beförderungskosten der Primar- und Sekundarstufe 1. Im Regelfall wird dabei der Schulweg zwischen Wohnsitz und zuständiger Schule gemessen mit der Folge, dass bei Vorliegen der 2-Km-Grenze Grundschüler eine Erstattung erhalten, bei Überschreitung der 3-km-Grenze Schüler/-innen der Mittelstufe in den Genuss der Fahrgeldübernahme kommen. Zahlreiche Ausnahmen wie besonders gefährliche Schulwege, körperliche und geistige Beeinträchtigungen, Familienheimfahrten, Schullenkungsmaßnahmen sowie soziale und wirtschaftliche Härtefälle durchbrechen das vorstehende Prinzip und gestalten die Arbeit sehr komplex.

Hinzu kommt, dass die Zahl der zu bearbeitenden Bescheide von rund 4.449 im Schuljahr 2003/2004 auf 6.155 im Schuljahr 2008/

2009 beträchtlich anstieg. Ausschlaggebend hierfür ist zum einen das vereinfachte, kundenfreundliche Verfahren bei der Erstattung der mittlerweile überwiegenden Abonnements, den sog. CleverCards, das sicherstellt, dass die Eltern mit den Mitteln aus der Übernahme der Beförderungskosten des Vorjahres ein neues Abo erwerben können. Zum Anderen führt die wachsende Zahl der Anspruchsberechtigten aufgrund der wirtschaftlichen Situation der Familien zu einer steigenden Inanspruchnahme von Erstattungsleistungen.

Seit dem Schuljahr 2005/2006 bearbeitet die MTV auch die Praktikumsfälle sämtlicher Schüler im MTK und ist neben der Umsetzung und Abrechnung auch mit der Organisation aller Sonderverkehre betraut (vgl. Abschnitt Sonderverkehre). Bis zur Änderung des HSchG im Jahr 2005 agierte sie lediglich im Namen des Kreises als Vertreterin des Schulträgers; mit dieser Änderung und damit korrespondierend mit der Schaffung eines neuen Vertrages zwischen der MTV und dem MTK tritt Erstgenannte nunmehr im eigenen Namen auf. Dies geschieht bei den ihr obliegenden Verwaltungsaufgaben – hoheitlicher und nicht-hoheitlicher Natur – sowie bei der Abfassung von Widerspruchsbescheiden, die bislang dem Rechtsamt des Kreises oblagen.

2009/2010 kam noch die Bearbeitung der Einzelfahrten der schwerstbehinderten Kinder hinzu.

Für die genannten Aufgabengebiete sind gegenwärtig 3 Mitarbeiterinnen auf Teilzeitbasis beschäftigt.

Im Jahr 2009 zahlte die MTV im Rahmen von § 161 HSchG allein für die Erstattung der Beförderungskosten (inkl. der Kosten für die Praktikumsfahrten) **1.131.595,44€** an erstattungsberechtigte Antragsteller aus.

## 6

## NACHFRAGE

**FAHRGASTAUFKOMMEN**

Vor dem Hintergrund steigender Bevölkerungszahlen im Main-Taunus-Kreis nimmt der ÖPNV im Kreisgebiet einen wichtigen Stellenwert zur Sicherstellung der Mobilität der Bevölkerung ein. Mit der Gewährleistung eines umfassenden ÖPNV-Angebotes und hoher Qualitätsstandards im Busverkehr richtet sich die MTV an den Bedürfnissen und Wünschen der ÖPNV-Nutzer aus und erhöht damit die Nachfrage.

Nachfolgend sind die summierten Linienbeförderungsfälle eines Werktages im MTK des Jahres 2009 auf Basis einer Verkehrserhebung aus 2004 dargestellt.

<b>NACHFRAGE LINIENBEFÖRDERUNGSFÄLLE NORMALWERKTAG</b>		
<b>VERKEHRSART</b>		<b>FALLZAHL</b>
<b>LOKALER BUSVERKEHR</b>	<b>HLB HESSENBUS</b>	<b>12.108</b>
	<b>ARRIVA/SIPPEL</b>	<b>3.259</b>
	<b>GESAMT</b>	<b>15.367</b>
<b>REGIONALER BUSVERKEHR GESAMT</b>		<b>9.484</b>
<b>SPNV</b>	<b>GESAMT</b>	<b>225.959</b>

Die Auswertung der nächsten verbundweiten Verkehrserhebung aus 2010 findet im Jahr 2011 statt.

Zur Ermittlung aktueller Fahrgastzahlen sowie der Entwicklung der Fahrgastnachfrage hat die MTV darüber hinaus 2009 eine Fahrgastzählung auf den lokalen Buslinien 803, 804, 809, 810, 811, 814, 817, 819, 826 und 828 (ohne AST-Verkehre) durchführen lassen. Im Erhebungszeitraum im September 2009 betrug das Fahrgastaufkommen an einem Werktag entsprechend dieser Vollerhebung rund 10.300 Einsteiger auf den betrachteten Linien.

Aufgrund von Änderungen des Fahrtenangebotes, Erweiterungen oder Reduzierungen von Linienwegen sowie Linienneueinführungen bzw. -aufhebungen ist ein Vergleich der aktuellen Daten mit denen früherer Erhebungen nur eingeschränkt möglich.

**FAHRGELDEINNAHMEN**

Die kassentechnischen Einnahmen aus Verbundverkehren RMV stiegen in 2009 gegenüber dem Vorjahr für das LNO-Gebiet um

<b>ENTWICKLUNG DER FAHRGELDEINNAHMEN</b>	
<b>FAHRGELDEINNAHMEN 2008</b>	<b>7,50 MIO €</b>
<b>FAHRGELDEINNAHMEN 2009</b>	<b>7,67 MIO €</b>
<b>VERÄNDERUNG 2008 ZU 2009</b>	<b>2,3 PROZENT</b>

rund 2,3 Prozent an. Aufgrund der Systematik der Einnahmenaufteilung im RMV liegen derzeit keine aussagekräftigen Angaben vor. Eine neue Verbunderhebung wird in 2010/2011 durchgeführt.

Im Jahr 2009 konnte die MTV auf eine sehr breit gefächerte Auswahl an zukunftsorientierten Aktivitäten und Projekten zurückschauen.

Dabei legt sie stets großen Wert auf Nachhaltigkeit. So unterstützte die MTV 2009 u.a. zum Thema „Fahrrad“ den Umweltverbund, in dem sie sich zunächst in Zusammenarbeit mit der Regionalpark Pilotgesellschaft und den Städten Hattersheim, Hochheim und Flörsheim an einem bundesweiten Wettbewerb zur Förderung des Radverkehrs mit Anbindung an den ÖPNV beteiligte. Obgleich der Landkreis keine Mittel dafür zugesprochen bekam, wurde im Herbst ein erstes Pilotprojekt mit Elektrofahrrädern im Regionalpark gestartet, das aufgrund der guten Resonanz im Jahr 2010 ausgebaut wurde. Außerdem rief die MTV erneut den jährlich ausgelobten Mobilitätspreis unter dem Motto „Viele Wege, viele Ideen“ aus.

Gleichzeitig entwickelt die MTV systematisch die Bindung der nächsten Generation an den ÖPNV, um für eine breite Verankerung in der Gesellschaft zu sorgen. So initiierte sie in Zusammenarbeit mit der Johann Wolfgang Goethe-Universität ein Forschungsprojekt zum Thema „Kundenbindung von Schülern im MTK“. Dieses erforscht, wie am besten das Ziel realisiert wird, dass die Heranwachsenden auch über die Schulzeit hinaus regelmäßige Nutzer des ÖPNV bleiben.

Sie organisiert zudem Busschulen an Grundschulen, bei denen die Schüler der 4. Klassen lernen, wie sie sich in Bus und Bahn sicher verhalten. Im Zuge dessen verteilt sie außerdem Jahr für Jahr die MTV-Schülerbroschüre „Clever fahr'n mit Bus und Bahn“, um die Kinder auf die Wege zu den künftig von ihnen besuchten weiterführenden Schulen mit dem ÖPNV vorzubereiten.

Den Schulen bietet die MTV Material für die Durchführung einer Projektwoche in der Sekundarstufe 1 an, welches 2009 am Beispiel des Albert-Einstein-Gymnasiums in Schwalbach zum Einsatz kam. An der Heinrich-Böll-Schule in Hattersheim bildete sie darüber hinaus – zusammen mit der VGF, dem RMV und der Polizei des Main-Taunus-Kreises – im Rahmen einer 20-stündigen Ausbildung Busbegleiter aus. Die Schülerinnen und Schüler lernen so den Umgang mit Konflikten, üben Deeskalation und Schlichten und wie man sich in Stress-Situationen schützt.

Die Sicherheit im freigestellten Schülerverkehr ist eine elementare Herausforderung. Zur Erhaltung und weiteren Erhöhung der Sicherheit fordert die MTV seit 2009 von den Verkehrsunternehmen

im Schülerverkehr das sog. TÜV-Zertifikat, ein öffentlich anerkanntes Sicherheits- und Gütesiegel, welches nur dann vergeben wird, wenn die geprüften Firmen in den Bereichen Fahrzeug, Personal und Organisation den hohen Anforderungen dieses Zertifikats genügen.

Ein weiteres großes Anliegen der MTV ist das Projekt „BAIM“ (Barrierefreie ÖV-Information für mobilitätseingeschränkte Personen). Durch online zugängliche Informationen zum barrierefreien Reisen unterstützt BAIM die Reiseplanung. Hierfür wurden Haltestellen und Stationen nach Merkmalen für barrierefreies Reisen erfasst und im RMV-Portal zur Verfügung gestellt; die MTV beteiligt sich als erste Lokale Nahverkehrsgesellschaft an dem Projekt.

Vorreiter ist die MTV auch beim Handy-Ticketing, einer Variante des elektronischen Fahrscheinvertriebs. Hier statteten die MTV und der RMV alle 408 Haltestellen im MTK mit speziellen Kontaktpunkten aus. Diese können über geringe Distanzen mit dem aktivierten Mobiltelefon des Nutzers kommunizieren und damit den Kauf des elektronischen Tickets vereinfachen.

Für die folgenden Jahre zeichnen sich neue Herausforderungen ab.

Die MTV entwickelt ihre Strategie entsprechend weiter; sie beteiligt sich aktiv am Innovationsforum, das von den lokalen Nahverkehrsgesellschaften im RMV gegründet wurde. Schwerpunktthemen sind das jeweils lokale bzw. regionale Busangebot bzw. dessen Integration in bestehende lokale Verkehrsnetze, die Qualität im Schienenverkehr, der Schülerverkehr und das E-Ticketing (elektronischer Fahrscheinvertrieb).

Die MTV tauscht sich fachlich intensiv mit anderen Praktikern und Experten im ÖPNV aus, hierzu ist sie u.a. Mitglied des VDV-Ausschusses Bestellermarkt und im Innovationskreis des RMV. Sie engagiert sich in Initiativen des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung wie dem Mobilitäts- und Koordinierungsrat sowie beispielsweise auch in der Gründungsinitiative HOLM e.V.

Eine der wichtigsten Herausforderungen der Zukunft besteht in der wirtschaftlichen Perspektive des ÖPNV im Main-Taunus-Kreis. Durch die Ausschreibung aller Leistungen werden diese heute sehr kosteneffizient betrieben. Eine weitere Kostensenkung in der nächsten Ausschreibungsrunde ist allenfalls in sehr geringem Rahmen erreichbar. Gleichzeitig steigen die Anforderungen an den ÖPNV. Der wachsende Anteil älterer Menschen, die auf einen ÖPNV mit barrierefreier Infrastruktur angewiesen sind, umfassendere Beförderungsbedürfnisse der Schüler (Ganztagsschule) und die weiter wachsenden Pendlerverflechtungen sowie die über der allgemeinen Inflation steigenden Energiepreise stellen ein Risiko für die Finanzierbarkeit des ÖPNV mit den bisher dafür verwendeten Mitteln dar. Die MTV arbeitet intensiv an einer Strategie und Umsetzungsmaßnahmen, um dauerhaft mit dem vorhandenen Budget ein gutes ÖPNV Angebot zu sichern.

Sämtliche Aktivitäten dienen dem übergeordneten Ziel, die kontinuierliche Optimierung der Verkehrsleistungen, die Verbesserung der Übergänge zum regionalen Angebot sowie die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV voranzutreiben und damit letztlich den Wünschen des Fahrgastes im hohen Maße zu entsprechen. Dabei steht die MTV vor allem für Qualität und Innovation, Stärkung des Umweltverbundes und Nachhaltigkeit sowie für den Ausbau der Bindung der nächsten Generation an den ÖPNV.

## 8

## QUELLENANGABEN

<b>SEITE 6</b> <b>GESAMTLEISTUNG DER</b> <b>EINZELNEN LINIENBÜNDEL</b>	„Ergebnisrechnung (IST) 2009 – Erhebungsbögen Bus – LNO (Angaben zu Linienlänge, Fahrzeuganzahl, und Nwkm [IST])“ <i>MTV 2010</i>
<b>SEITE 7</b> <b>ANRUF-SAMMEL-TAXI/AST</b> <b>(IST) 2009</b>	„AST 2009 Gesamtüberblick auf Jahresbasis“ <i>MTV 2010</i>
<b>SEITE 9</b> <b>ÜBERSICHT ÜBER DIE</b> <b>QUALITÄTSKRITERIEN</b>	„Abschlussbilanz Paxisbetrieb 2009“ zum Projekt Instrumentarium zur monetären Bewertung der Angebotsqualität im Busverkehr – Teilnetz.Nr. 40.1. 40.Neu und 40.2 –“ Seite 5; <i>ETC Transport Consultants 2010</i>
<b>SEITE 10</b> <b>QUALITÄT HLB HESSENBUS</b> <b>2009</b>	„Abschlussbilanz Paxisbetrieb 2009“ zum Projekt Instrumentarium zur monetären Bewertung der Angebotsqualität im Busverkehr – Teilnetz.Nr. 40.1. 40.Neu und 40.2 –“ Seite 8 und Seite 17; <i>ETC Transport Consultants 2010</i>
<b>SEITE 11</b> <b>QUALITÄT ARRIVA/SIPPEL</b> <b>2009</b>	„Abschlussbilanz Paxisbetrieb 2009“ zum Projekt Instrumentarium zur monetären Bewertung der Angebotsqualität im Busverkehr – Teilnetz.Nr. 40.1. 40.Neu und 40.2 –“ Seite 8 und Seite 17; <i>ETC Transport Consultants 2010</i>
<b>SEITE 13</b> <b>ZEITPLAN FÜR DIE</b> <b>NÄCHSTEN ANSTEHENDEN</b> <b>AUSSCHREIBUNGEN</b>	Vergabekalender „Vergabekalender für die Linienbündel 40.1, 40.2 und 40.neu“ <i>MTV 2010</i>
<b>SEITE 14</b> <b>BRUTTOZUSCHUSS 2009</b>	Hessenbus: „Spitzabrechnung der Betriebsleistung der HLB Hessenbus GmbH im Kalenderjahr 2009“ Arriva/Sippel: „Gesamtübersicht Hattersheim 2009 – Preisblatt“ <i>MTV 2010</i>
<b>SEITE 16</b> <b>NACHFRAGE</b>	„Liniendaten der EAV/ABR 2009, erstellt durch den RMV“ <i>RMV 2011</i>
<b>SEITE 16</b> <b>ENTWICKLUNG DER</b> <b>FAHRGELDEINNAHMEN</b>	„Vergleich der Einnahmen 2008 zu 2009“ <i>MTV</i>